

30 groszy

24. listopad 1929

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 8

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Straszna katastrofa na Pomorzu

Na drodze pomiędzy osadami Grupą i Słupem pod Grudziądzem zderzył się w ubiegłą sobotę samochód ciężarowy z pojazdem konnym, przyczem 14-letni chłopiec, siedzący obok szofera, został przebity dyszlem na wylot (patrz szczegółowy opis na stronie 13).

Automobilizm u nas i u innych

Liga Narodów i automobilizm w Ameryce.

Któżby był przypuszczał, że Liga Narodów, powołana do życia celem zapewnienia pokoju światowego, dnia pewnego zabierze się do zagadnienia ruchu samochodowego i będzie w możności oddania automobilizmowi cennych usług? Oto jak rzecz się przedstawia:

Kilka miesięcy temu Związek Międzynarodowy Automobilklubów i Międzynarodowe Zrzeszenie Turystyczne przedstawiły komisji ruchu drogowego Ligi Narodów niezliczone bolączki właścicieli samochodów w związku z pobieraniem opłat na granicach państw. Ileż to dramatów à propos tryptyków, paszportów, przepustek itd.!

Po rozpatrzeniu przedstawionych jej materjałów komisja ruchu drogowego L. N. wyraziła, w formie rezolucyj, życzenia następujące:

1) aby nie nakładano podatków i opłat cyrkulacyjnych na zagranicznych automobilistów w ciągu 2 pierwszych miesięcy ich pobytu w kraju;

2) aby uproszczono postępowanie podatkowe w całej rozciągłości, w szczególności zaś, aby powszechnie przyjęto zasadę pobierania opłat dziennych przy opuszczaniu granic państwa przez samochód zagraniczny;

3) aby nie pobierano żadnych opłat cyrkulacyjnych od automobilisty, który zgłosił się do granicznego urzędu podatkowego, np. celem przedstawienia swego tryptyku, jednak bez zamiaru wjazdu do kraju.

Jak widzimy, wszystkie rezolucje dotyczą fiskusu, który — jak niestety powszechnie wiadomo — wszędzie jest osobą nieprzyjemną i mało skłonną do ustępstw. Mimo to Liga Narodów nie straciła nadziei i wpadła na pomysł zwołania przedstawicieli ministerstw skarbu, tak jak uprzednio było zgromadziła przedstawicieli kół użytkujących drogi. I dnia pewnego przybyli do Genewy uroczyści, poważni i srodzy dyrektorzy departamentów podatkowych w liczbie 20-tu, którzy wybrali na przewodniczącego wielkiego mistrza fiskusu francuskiego, pana Borduge.

Ku powszechnemu zdumieniu, zapewne dzięki specyficznej atmosferze genewskiej, przedstawiciele fiskusu okazali się urzędnikami inteligentnymi, wyrozumiałymi... Zresztą prawdopodobnie sami byli właścicielami samochodów... Dość, że Komisja fiskalna, po zapoznaniu się z zaleceniami Komisji drogowej, przyszła do przeświadczenia, że najidealniejszym byłby system całkowitego zwolnienia od podatków, gdyż odbiłby się korzystnie na międzynarodowym ruchu automobilowym. Pragnąc jednak, aby możliwie wszystkie państwa przystąpiły do konwencji, Komisja ograniczyła powyższy system do samochodów turystycznych, urządzających przeważnie krótkie wycieczki i lżejszych od autobusów. Oczywiście konwencja, zwalniająca samochody turystyczne od opłat i podatków, w niczem nie wykluczałaby możliwości zawarcia umów dwustronnych, odnoszących się do podatków, opłacanych przez ciężarówki towarowe i autobusy pasażerskie.

Rynek kauczuku a przemysł samochodowy.

Trwająca od dłuższego czasu tendencja zniżkowa na światowym rynku kauczukowym nietylko pobudziła myśl powołania do życia międzynarodowego „pool'u" producentów tego artykułu, a to celem zapobiegnięcia dalszemu spadkowi jego cen, ale wyłoniła również pytanie, w jakim stopniu i jakie przeobrażenia w dziedzinie konsumcji kauczuku wpłynęły na zniżkowe kształtowanie się jego cen.

Największym konsumentem kauczuku są Stany Zjednoczone, które w r. 1926 spotrzebowały 66,8%, w r. 1927 — 67,7%, zaś w r. 1928 — 66% ogólnej produkcji. Dlatego wszelkie zmiany, zachodzące w konsumcji kauczuku w Ameryce Północnej w znacznie wyższym stopniu oddziałują na jego cenę, aniżeli przeobrażania, dające się w tej dziedzinie zaobserwować w innych państwach, jak w Anglji, Francji, Niemczech itd. Ponieważ zaś przemysł samochodowy jest głównym odbiorcą kauczuku, rzecz więc jasna, że o cenie tego surowca decyduje amerykański rynek automobilowy.

Tabor automobilowy Stanów Zjednoczonych wynosił pod koniec ub. roku 24,5 miljonów jednostek; lat temu dziesięć, ilość pojazdów mechanicznych w U. S. A. była mniejsza od dziesiejszej o mniejwięcej ¾. Proporcjonalnie wzrosła oczywiście i ilość pneumatyków.

Przemysłowcy samochodowi w Stanach zamierzali produkcję tegoroczną znacznie rozszerzyć; jeśli w ubiegłym roku wyniosła ona 4,6 miljonów sztuk, w r. 1929 miała wynieść 6 miljonów. Z początkiem roku, a nawet wczesnem latem wydawało się, że projektowana wysokość wytwórczości zostanie osiągnięta; w samym kwietniu wyprodukowano 663 000 jednostek. Dopiero poczynając od czerwca dał się zaobserwować stały spadek produkcji amerykańskiej; nadzieje na ożywienie jesienne zawiodły. Jak wiadomo, konjunktura gospodarcza w kraju dolara pogorszyła się bardzo znacznie, wskutek czego doszło pod koniec października do wielkiej katastrofy gieldowej na Wall-Street, o której tyle mówi się na łamach prasy. Rzecz jasna, że spadek wytwórczości samochodowej w Stanach musiał pociągnąć za sobą spadek konsumcji kauczuku, no i jego ceny.

Przechodząc z kolei do oceny widoków na przyszłość, trzeba sobie przypomnieć granicę stopnia nasycenia rynku amerykańskiego, którą w swoim czasie ustalono na ilości 5 osób na 1 samochód. Ponieważ ilość mieszkańców U. S. A. wynosi mniejwięcej 105 000 000, przy 21 miljonach wozów stopień nasycenia byłby osiągnięty. Otóż, jak wspomnieliśmy powyżej, yankesi mieli na Nowy Rok 24,5 miljonów, zaś w roku bieżącym dorobią się dodatkowo 5,7 miljonów wozów. Jest więc rynek amerykański przesycony. W przyszłości przemysł samochodowy pracować będzie tylko dla potrzeb dawnej swej klienteli, t. j. nowa jego produkcja zastępować będzie dawniejszą.

Ważna uwaga: sprawa zastępowania starych wozów nowymi nie jest tak prosta, jakby się wydawało. Sprawa zamiany samochodu jest w większym stopniu funkcją konjunktury, aniżeli sprawa kupna nowego automobilu. „Człowiek z ulicy" prędzej zdecyduje się kupić samochód podczas złej konjunktury (a to celem powiększenia swego businessu), aniżeli zamienić swój stary samochód na nowy. W okresach recesji gospodarczej ludzie znacznie dłużej „wyjeżdżają" swe automobile.

Wobec tego, że konjunktura gospodarcza Stanów Zjednoczonych — według przewidywań znawców przedmiotu — zepsuła się na czas dłuższy, należy się liczyć z trwałą baissą na rynku kauczuku, spowodowaną zamarciem tempa przyrostu taboru samochodowego w U. S. A.

Regulacja ruchu ulicznego.

Wszędzie, gdzie panuje duży ruch, konieczna jest organizacja i dyscyplina celem jego usprawnienia. Widzimy to przedewszystkiem w wojsku; gdyby setki i tysiące żołnierzy posuwały się luźnemi gromadami, zajęłoby to o wiele więcej czasu, niż marsz w ustalonym, zwartym szyku. Podobnie przedstawia się sprawa z wielomiljonową armją wielkomiejskich tłumów, jak również z samochodami na ulicach wielkich miast, gdzie natłok pojazdów mechanicznych wymaga jakiejś regulacji celem uniknięcia wypadków i dania możności szybszego posuwania się.

Inicjatywę do rozwiązania tego problemu dały, oczywiście, Stany Zjednoczone, najbardziej zmotoryzowany kraj na świecie. W Indjanapolis, mieście liczącem 425,000 mieszkańców, gdzie na czterech ludzi przypada jeden samochód, podzielono ulicę na sześć stref rozgraniczonych wymalowanemi na jezdni białemi pasami, przeznaczając w ten sposób po trzy strefy dla samochodów zdążających w każdym kierunku. Strefy biegnące wzdłuż chodników, przeznaczono dla samochodów stojących, następne dwie dla samochodów jadących wolno, środkowe zaś dla aut posuwających się najszybciej.

W ten sposób wsiada się do samochodu stojącego przy chodniku i zjeżdża się w lewo na sąsiednią strefę, z której w razie potrzeby można zkolei wjechać na strefę środkową.

Autobusom nakazano trzymać się stref wolnej jazdy. W ten sposób przestały one zawadzać samochodom prywatnym i taksówkom.

Przez pierwszych kilka tygodni krążyła na motocyklach policja, która przyzwyczajała kierowców do trzymania się właściwej strefy. Z biegiem czasu publiczność przywykła do nowego porządku.

Jakie osiągnięto wyniki? Jak stwierdziły obserwacje władz bezpieczeństwa, ilość drobnych zderzeń i potrąceń, zwłaszcza w godzinach największego ruchu, zmalała o kilkaset wypadków dziennie.

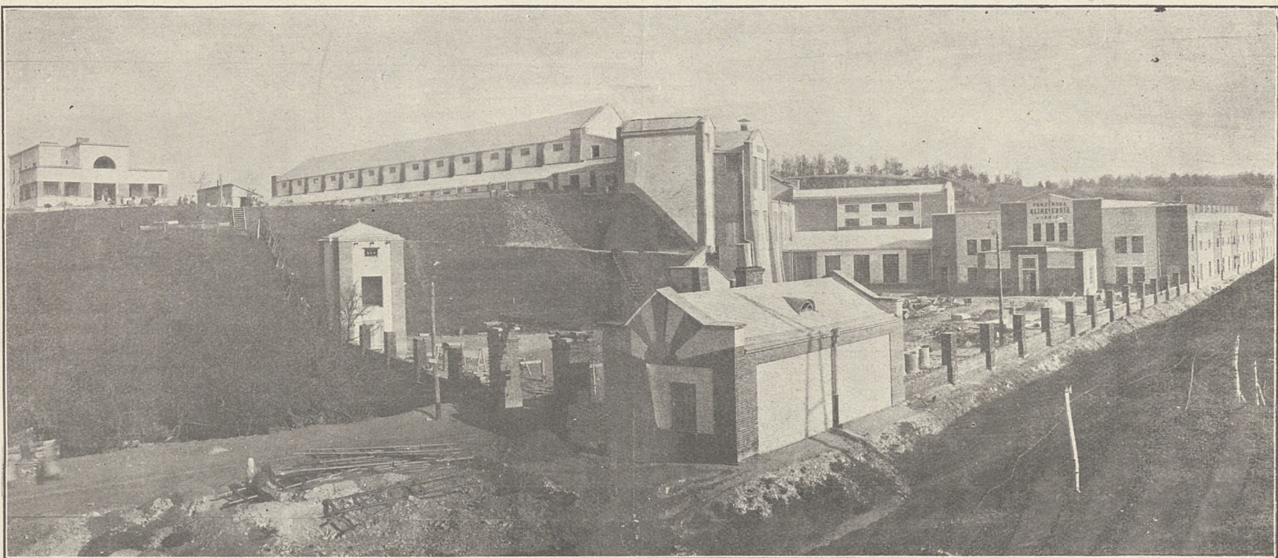
Znowu miasto Detroit, automobilowa stolica świata, wprowadziło pewne udoskonalenia do opisanego systemu regulacji. Na głównych przecznicach wymalowano na jezdni strzały, wskazujące kierowcom dokładnie kierunek, w którym należy skręcać. Ma to znaczenie zwłaszcza dla turystów, przebywających z dalszych stron i nie znających miejscowych przepisów. Ponadto przy zmianie strefy nakazano dawać sygnał kierunkowy tak, jak na skrzyżowaniu ulic, celem uniknięcia potrącenia przez samochody jadące z tyłu.

Sądzić należy, iż z postępem motoryzacji, amerykański system regulacyjny rozpowszechni się na całym świecie.

Projekt budowy garażu w Warszawie.

Do wydziału przemysłowego magistratu m. st. Warszawy zwróciła się grupa finansistów z prośbą o zezwolenie na budowę wielkiego garażu samochodowego. Będzie to prawdziwy hotel automobilowy, wzorowany na analogicznych gmachach amerykańskich. Na licznych piętrach garażu mieścić się będą wzorowo urządzone boxy, warsztaty reparacyjne, biura, mieszkania dla dyżurującego dzień i noc personelu, a wszystko to urządzone iście po amerykańsku.

Inicjatywie powyższej należy życzyć pełnego powodzenia, gdyż jedną z wybitniejszych bolączek naszego, tak szybko rozwijającego się automobilizmu jest właśnie dotkliwy brak nowoczesnych i na wielką skalę urządzonych warsztatów i garaży, wskutek czego garażowanie i reparacje, a w konsekwencji koszty utrzymania wozu są niewspółmiernie wysokie. Pod tym względem wiele jest jeszcze u nas do zrobienia nietylko w stosunku do Ameryki, gdzie wznoszone są prawdziwe cuda z żelbetonu i szkła, mieszczące jednocześnie na kilkunastu piętrach, częściowo znajdujących się pod ziemią, kilkaset samochodów, ale także i w stosunku do Europy Zachodniej. W Berlinie wykończono niedawno wielopiętrowy garaż, który pod względem urządzenia nie ustępuje konstrukcjom zagranicznym.



Ogólny widok zabudowań Państwowej Klinkierni w Izbicy. — Dom dyrekcji, olbrzymie piece do wypalania, niżej stacja transformatorów elektrycznych, portjernia i hale maszynowe.

Tam, gdzie się fabrykują przyszłe drogi

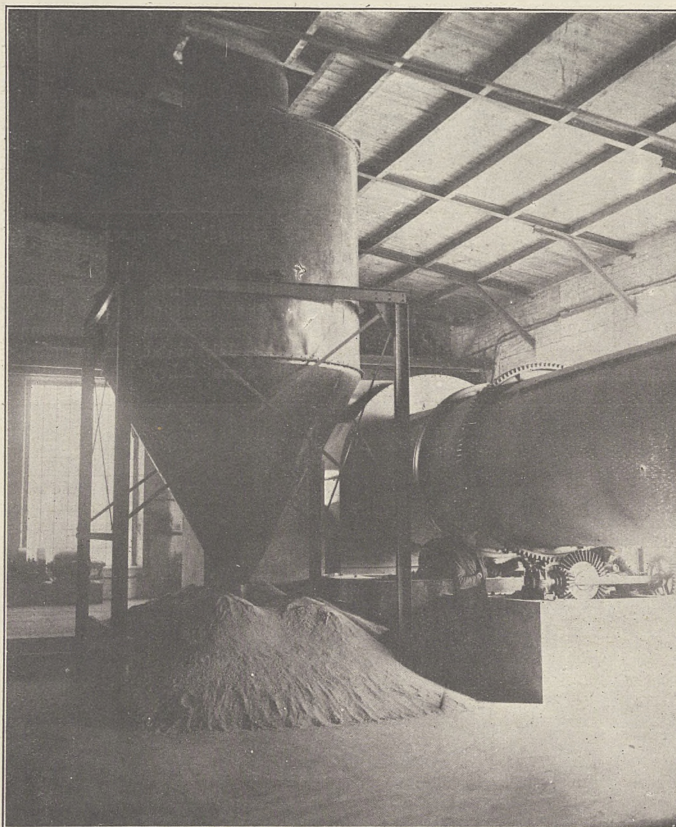
Poznań, w listopadzie.

Ktoś, kto dużo jeździ samochodem w Polsce, łatwo spostrzeże fantastyczną różnorodność naszych dróg. Pod jednym tylko względem są one jednolite — przeważnie są bardzo złe. Poza tem są najrozmaitsze: z polnego kamienia, z dużej kostki, z małej kostki, z granitu, kwarcytu, z bazaltu, z asfaltu, z betonu, przedewszystkiem zaś z szabru, który tu i owdzie probuje się smołować lub spajać płynnem szkłem — zawsze napróżno, gdyż szaber pod ssącem działaniem kół samochodowych rozlatuje się we wszystkie strony, a świeżo, na wiosnę ułożona szosa już w jesieni bywa nie do przebycia.

Stąd też nasze kłopoty samochodowe i stąd to gorączkowe poszukiwanie nowych dróg... do dobrych dróg. Żaden rodzaj jezdni nie jest idealny. Wspaniały asfalt jest rajem dla samochodów, a przekleństwem dla koni; szaber się niszczy, a konserwacja jego pochłania miljony itd. Stąd ciągle kosztowne próby, nie prowadzące do właściwego celu.

Na ten temat miałem kiedyś możność rozmawiania, z jednym z naszych autorytetów w dziedzinie budowy dróg, inż. Jerzym Marynowskim, b. dyrektorem robót publicznych w Lublinie, obecnie zaś naczelnym dyrektorem klinkierń państwowych.

— Mojem zdaniem, jednym z najważniejszych rodzajów dróg dla Polski — oświadczył mój rozmówca — są drogi klinkierowe. Łączą one w sobie wszystkie, poszukiwane przez nas zalety. Bruk klinkierowy jest długotrwały (35 do 50 lat), powierzchnia jego jest gładka, a przytem nie wyślizguje się, zachowując zawsze swą dostateczną szorstkość, szorstkość ta nie znika nawet przy mokrej pogodzie, co stwarza moment bezpieczeństwa jazdy. Ponieważ ścieralność klinkieru jest znikoma, więc w lecie nie daje on kurzu Dobrze wypalony i segregowany klinkier zużywa się tak równomiernie, że powierzchnia jego stale pozostaje płaska i równa. Nadaje się on równie znakomicie dla ruchu samochodowego, jak i konnego, a pamiętać trzeba o tem, że u nas długo jeszcze trwać będzie ruch mieszany na drogach, nie możemy więc myśleć wyłącznie tylko o samochodach. Dodam jeszcze, że klinkier możemy produkować we wszystkich dzielnicach Polski i w dowolnych ilościach, gdzie tylko znajdują się odpowiednie gatunki glin. Zresztą niech pan przyjedzie do Izbicy i zapozna się z klinkierem tam, gdzie go się produkuje.



„Cyklon-separator", przyrząd oddzielający lotny pył powstający przy mieleniu gliny.

Skorzystałem z zaproszenia, by zaś nie przyjechać bez należytego przygotowania, przestudjowałem uprzednio tegoż inż. J. Marynowskiego „Drogi klinkierowe i wyrób klinkieru".

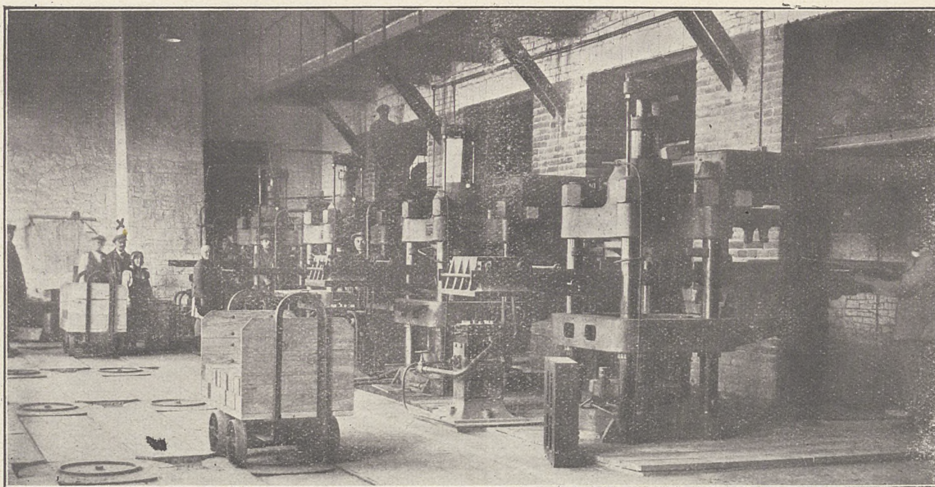
Klinkier.

Oto w paru słowach, czego dowiedziałem się z tej książki:

A więc, że „klinkierem" zwie się kamienie lub płyty wypalane z gliny, łupków, lub wielkopiecowej szlaki żelaznej i miedzianej. Wypalanie to doprowadza się, aż do zupełnego zeszklenia masy. Tak otrzymany klinkier musi posiadać wytrzymałość na ciśnienie ponad 1000 kg. na cm. kwadratowy, nasiąkliwość jego nie może przekraczać 16 procent wagi własnej, wreszcie 25-krotne zanurzanie do — 15 stopni Cels. nie może powodować odprysków i łuszczeń.

Ojczyzną klinkieru jest Holandja, która bruki te stosuje z wielkiem powodzeniem od 1809 r. nietylko na drogach publicznych, lecz i na wielkomiejskich ulicach o najcięższym i najintensywniejszym ruchu.

Obecnie najszerzej stosuje klinkier Ameryka, która wprowadziła go po raz pierwszy w 1890 r., dziś zaś jej roczna produkcja klinkieru wynosi przeszło miljard sztuk. Poza Ameryką szeroko stosuje klinkier w dalszym ciągu Holandja (rocznie ostatnio 115 miljonów sztuk), dalej zaś Niemcy, Anglja, Węgry, Rosja i Polska.



Cztery prasy hydrauliczne do formowania suchych klinkierów. W głębi (×) dyr. inż. J. Marynowski.

Zapoznawszy się z wymienionej książki z zaletami klinkieru, jego rozpowszechnieniem i właściwościami, stanowiącemi o jego wyjątkowej przydatności do naszych celów, zapakowałem się w samochód i ruszyłem do Izbicy.

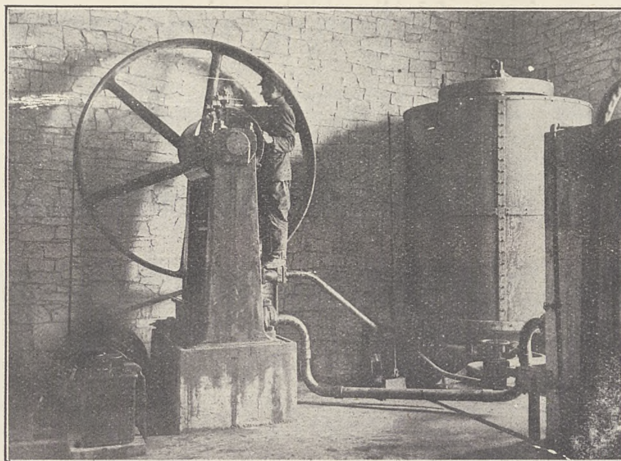
Izbica.

Jest to miasteczko, położone o 62 klm. za Lublinem (11 km. od Krasnegostawu). — Mówiąc o Izbicy trudno się powstrzymać od pewnej dygresji historycznej. — Miasteczko to, zamieszkałe przez Żydów, nie posiadające kościoła, powstało w połowie XIX wieku dzięki dziwnemu przypadkowi. Oto sąsiednia Tarnogóra, — osada miejska, zamieszkała przez rodziny, wywodzące się od jeńców wołoskich i węgierskich, których osadzili tu niegdyś Tarnowscy narzuciła się swym patrjotyzmem rządowi rosyjskiemu, który zamierzał okolice te rusyfikować. Patrjotyczni tarnogórzanie nie spodziewali się tej kary, jaka ich spotkała. Oto Tarnogórę zdegradowano do stanowiska gminy wiejskiej, pozbawiając jej obywatelstwo wielu przywilejów. Że zaś według praw rosyjskich Żydom nie było wolno mieszkać na wsiach, więc miejscowi wyznawcy Starego Testamentu byli zmuszeni opuścić „wieś" Tarnogórę. — Osiedlili się obok i utworzyli dzisiejszą Izbicę. Pomiędzy sąsiadującemi o miedzę miasteczkami, z których jedno jest wyłącznie żydowskie, w drugiem zaś Żydów wogóle niema (rzadkość w b. Kongresówce!) powstała za polskich czasów silna emulacja. — Jak się ma nazywać miasto? Tarnogóra czy Izbica?

Władze znalazły z tej sytuacji wyjście zaiste salomonowe. — Izbica pozostanie miasteczkiem, Tarnogóra zaś gminą wiejską, lecz Izbica leży na terytorjum gminy Tarnogórskiej, a oba gminne urzędy mieszczą się we wspólnym budynku!

Fabryka.

Prawdziwą ozdobą Izbicy jest dzisiaj nowopowstała klinkiernia. Zabudowania fabryczne, rozłożone w wawozie i nad nim, stanowią ładną barwną plamę białych murów przeciętych czerwonemi pasami. Obok nich na wzgórzu estetyczny, w stylu nowoczesnym dom dyrekcji również biały. — Jak widać na załączonych fotografjach sama fabryka stanowi potężny blok murów, ze strony wąwozu liczący kilka pięter wysokości, ze strony zaś wzgórza znacznie niższy. To położenie umożliwiło dyrekcji takie rozwiązanie budowy fabryki, że transportowanie mieszanki glin po pierwszych obróbkach odbywa się pod własnym ciężarem do dalszych etapów produkcji, umieszczonych na niższych piętrach.



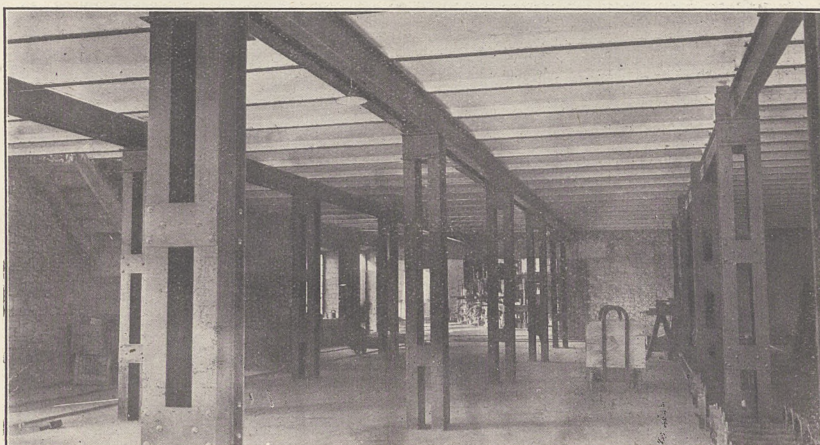
Jeden z akumulatorów hydraulicznych, obsługujących prasy.

— Izbicka klinkiernia, zaledwie wykończona — powiada dyrektor Marynowski — jest ostatnim wyrazem techniki i pod tym względem jest pierwszą w Europie. W przeciwieństwie do innych zakładów tego rodzaju cała fabrykacja odbywa się na sucho, a napęd maszyn mamy elektryczny, czerpiąc prąd z okręgowej elektrowni w Zamościu (20 klm.)

Fabrykacja.

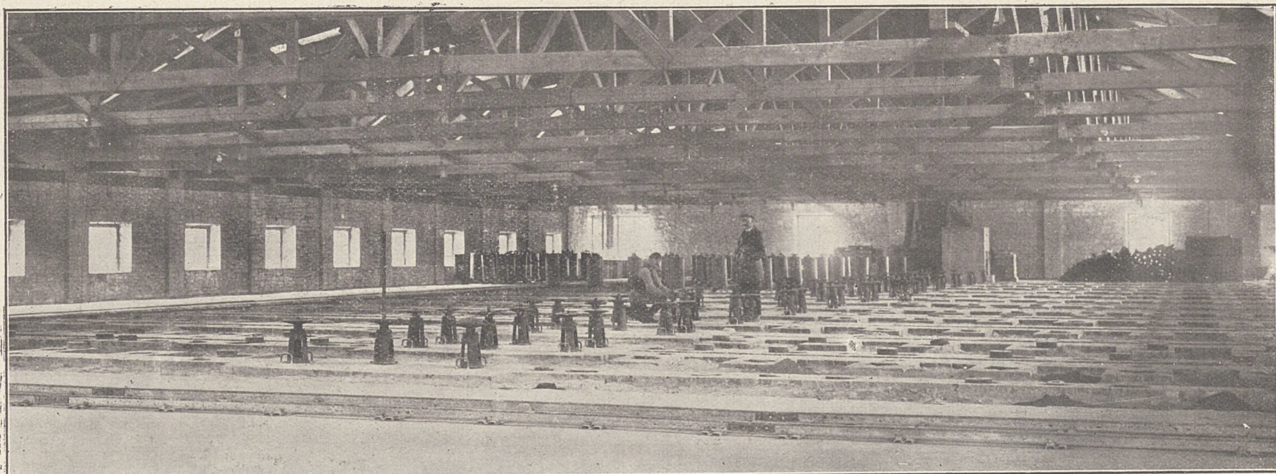
Przebieg fabrykacji jest następujący: — Przedewszystkiem wydobyte z terenu różne gatunki glin miesza się odpowiednio, dobierając je tak, aby mieszanka posiadała oznaczoną ilość t. zw. topników. Topniki te są to związki żelaza, wapienne, magnezowe i potasowe, które przy wypalaniu w temperaturze wyższej, niż jest potrzebna do wypalu cegły, (ponad 1000 stopni) poddają się reakcjom chemicznym z krzemionką i glinem, tworząc łatwo topliwe krzemiany. Krzemiany te następnie zalewają cały czerep, tak że tworzy się zwarta, spoista masa klinkieru.

Gdy więc posiadamy już odpowiednią mieszankę glin, poddajemy ją procesowi suszenia (do zawartości 4 do 6 proc. wilgoci) w specjalnych piecach. Wysuszoną mieszankę miele się specjalnemi maszynami, przesiewa i przekazuje do ogólnego zbiornika, skąd przy pomocy ślimakowych transporterów, przesyła się ją do pras hydraulicznych. Prasy te, z sypkiej gliny, tworzą pod ciśnieniem 400 atmosfer foremne kostki o wymiarach 240 × 110 × 88 mm. Wprost z pod prasy kostki te wędrują do pieca wypałowego gdzie się je układa w komorach, przesypując suchym piaskiem. Piec wypałowy jest to t. zw. piec perjodyczny o 24-ch komorach, opalanych węglem przy pomocy automatycznych zasypników, ustawionych nad piecem.



Hala pomiędzy oddziałem pras a galerjami pieca wypałowego, mogąca służyć za magazyn materjału.

Najważniejszą rzeczą w całej produkcji



Otwory do badania temperatury i zasypniki automatyczne ustawione na piecu wypałowym.

jest kwestja wypału. Decyduje tu stopniowe i umiejętne podnoszenie temperatury, gdyż wszelkie niedopatrzenie, wszelkie przekroczenie dozwolonej ciepłoty choćby o 20 stopnie spowodować może stopienie całej zawartości komory w jedną bryłę, a co zatem idzie ogromne straty i pracę.

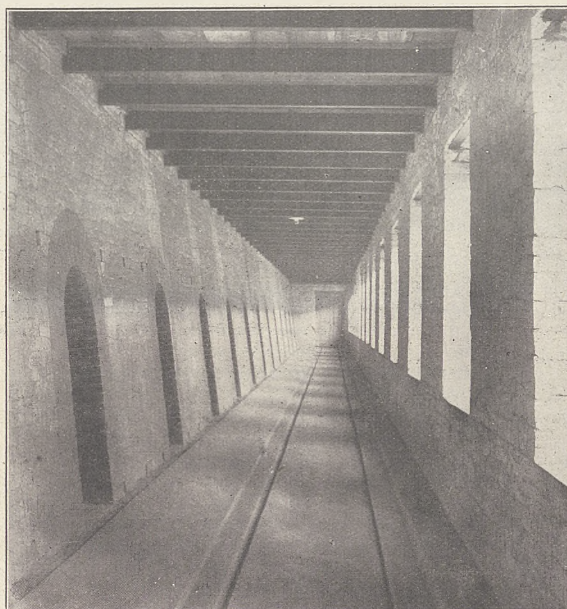
Cała procedura produkcji (wraz z wypalaniem i studzeniem) trwa ca. 18 dni.

Zastosowanie klinkieru.

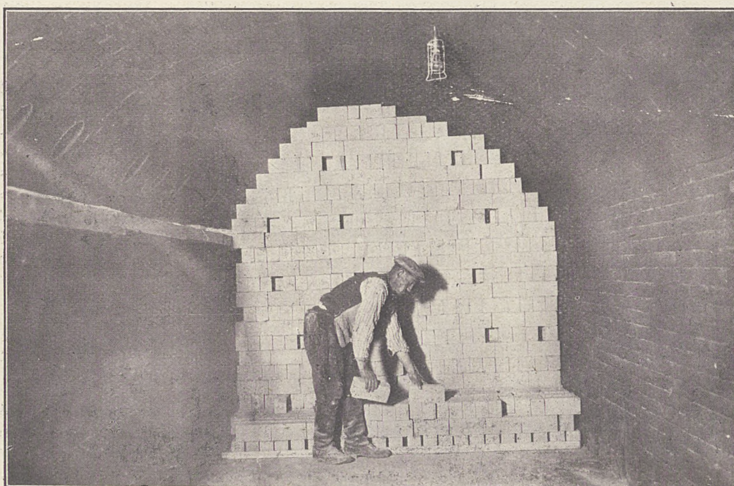
Po zwiedzeniu fabryki, dyr. Marynowski, zadał sobie trud wtajemniczenia mnie w sposoby zastosowania klinkieru.

— Klienkier układa się różnemi sposobami — mówi! — zależnie od przeznaczenia drogi. Może on leżeć wprost na piasku, gdy ruch na nim ma być lekki i mały, lub też na podłożu twardem. Nie bez znaczenia dla używalności jest też deseń w jaki układamy kostkę. Podłożem twardem może być też stara szosa lub jezdnia uliczna.

Jest to materjał trwały, a tani. Metr kwadratowy loco fabryka kosztuje 6 zł. 50 gr., a układanie jego wyniesie ca. 60 gr., kalkuluje się zatem taniej niż zwykły bruk z polnego kamienia. Co zaś do konserwacji to w tym wypadku stosunek jest uderzający. Konserwacja 1 km. szosy szabrowej wynosi 35.000 złotych na dziesięciolecie, na szosę zaś klinkierową wydamy w tym samym czasie około 7.000 złotych. O trwałości klinkieru najlepiej pan może wnioskować — mówił inżynier — z dróg okolicznych. Układali je Rosjanie począwszy od 1883 roku. Wszystkie one przetrwały aż do dnia dzisiejszego, ba! przetrwały wojnę, przetrwały transporty wojenne i bitwy. Niektóre są już w złym stanie, ale większość w doskonałym, podczas gdy w tym samym czasie inne drogi były po kilkanaście razy przekładane.



Galerja z otworami wejściowemi do komór pieca wypałowego.



Układanie gotowych klinkierów w komorze pieca wypałowego.

Klinkier w Polsce.

— Skądże Rosjanie wpadli na pomysł stosowania klinkieru?

— Zmusiła ich do tego konieczność. Lubelszczyzna nie posiada kamienia, potrzebuje natomiast dróg. Potrzebowała ich zaś tembardziej za czasów rosyjskich, gdy sieć kolejowa tu nie istniała. Przed r. 1880 rząd kilkakrotnie ogłaszał przetargi na dostawę kamienia, wyznaczając nawet bardzo wysokie ceny, lecz nie znalazł się ani jeden przedsiębiorca, któryby się dostawy chciał podjąć. Wówczas wysłano inż. Siemickiego i inż. Zborowskiego dla studjów zagranicę. Rezultatem tych studjów była budowa klinkierń rządowych w Zamościu (cały Zamość zabrukowany jest klinkierem) w Izbicy, w Budach pod Tomaszowem, w Białopolu oraz prywatnej Ciświckiego i Kippmana w Lublinie. Były to małe klinkiernie. Wyrabiały w przybliżeniu po półtora miljona sztuk małego formatu. Rosjanie w czasie wojny zniszczyli fabryki w Izbicy i w Lublinie a Austrjacy rozebrali je doszczętnie.

Początkowo rząd polski nie docenial znaczenia klinkieru. lecz gdy w Lubelskiem powstał silny ruch autobusowy — około 200 linij komunikacyjnych w województwie — okazało się, że jedynie stare klinkiery wytrzymują ten ruch.

Wówczas rząd polski zdecydował się wysłać delegację zagranicę dla przestudjowania fabrykacji klinkieru. Po powrocie z Holandji, Niemiec i Szwajcarji, inż. J. Marynowskiemu powierzono opracowanie szczegółowego projektu fabryki i zdecydowano się wybudować ją w Izbicy. Produkcja jej jest obliczona na 6 miljonów sztuk, co daje możność kładzenia około 30 klm. klinkierowej, 4-metrowej szosy rocznie.

Organizacja klinkiernictwa.

— Klinkiernia Izbicka — mówi dyr. Marynowski — wraz z istniejącemi trzema staremi, jest zawiąskiem

(Dokończenie na str. 11-tej.)

Dziesięciolecie komunikacji powietrznej

W roku bieżącym mija 10 lat od zaprowadzenia pierwszych linij regularnej komunikacji powietrznej.

Patrząc z dnia na dzień na postępy lotnictwa, nie zdajemy sobie sprawy, w jak błyskawicznem tempie rozwija się ono i jak olbrzymie postępy już osiągnęło.

Przypomnijmy sobie rok 1903-ci, gdy bracia Wrigth po raz pierwszy „dosiedli" sztucznego ptaka", wyposażonego w silnik spalinowy, dokonywując lotu, trwającego 59 sekund. Przypomnijmy sobie rok 1909-ty, gdy Blériot po raz pierwszy przebył przestrzeń 38 klm, dzielącą kontynent od wysp brytyjskich. Przypomnijmy sobie rok 1912-ty, gdy po raz pierwszy zaprowadzono przewóz poczty drogą powietrzną między Calais i Dover. Przypomnijmy sobie wreszcie rok 1919-ty, gdy francuskie Towarzystwo „Compagnie des Messageries Aeriennes", jako pierwsze w świecie zainstalowało linję regularnej komunikacji powietrznej, łączącą Paryż z Lille.

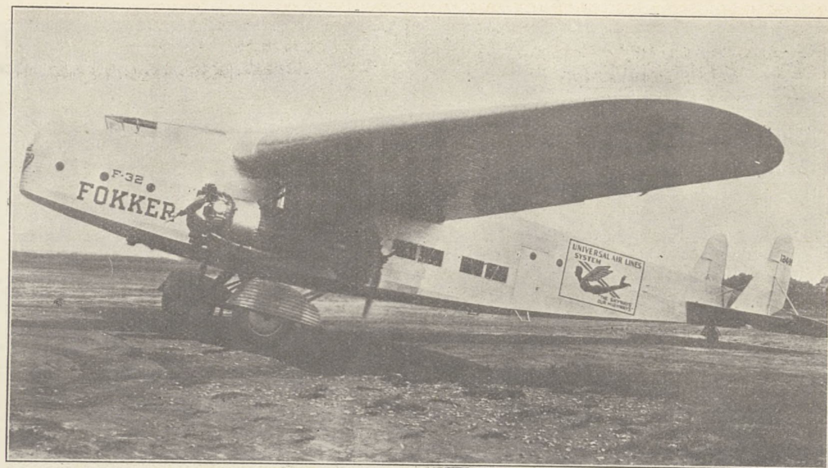
Przecież to zaledwie lat kilka minęło od tych epokowych wydarzeń, a już cały świat pokryty jest gęstą siecią komunikacji powietrznej; niemal każde miasto ma swe lotnisko, niemal do każdego zakątka kuli ziemskiej dostać się można drogą powietrzną.

Samolot czy sterowiec niema przeszkód, może latać dniem i nocą ponad najwyższemi górami i najobszerniejszemi oceanami.

Zarejestrowane obecnie wyczyny samolotów stwierdzają, iż latać one mogą z szybkością około 530 klm na godzinę, na wysokości ponad 12 700 m, mogą unieść po 170 pasażerów, mogą jednym lotem przebywać przestrzeń ponad 8 000 klm, mogą utrzymywać się w powietrzu bez potrzeby uzupełniania materjałów pędnych ponad 65 godzin, mogą w locie zaopatrywać się w potrzebne materjały pędne i latać bez przerwy godzin 420.

Wierzyć się nie chce, że genjusz ludzki osiągnął te wspaniałe rezultaty w ciągu zaledwie jednej czwartej wieku!

Komunikacja powietrzna w ciągu pierwszych 10-ciu lat swego istnienia rozwinęła się również bardzo szybko. Po linji francuskiej, o której wspominałem wyżej, w tymże roku angielskie Tow. „Handley Page" zainstalowało połączenie lotnicze z Londynu do Paryża, poczem powstało wiele przeróżnych towarzystw komunikacji powietrznej zarówno w Europie, jak i w Ameryce.



Na lotnisku w Haebruck-Height (New Yersey) odbyły się próbne loty jednego z największych samolotów pasażerskich, typu Fokker F 32. Kabiną tego samolotu może pomieścić 30 pasażerów, a w czasie nocy można ją zamienić na 16 przedziałów o dwu łóżkach. Fot. Atlantic.

Używane początkowo w komunikacji powietrznej samoloty znacznie różniły się od dzisiejszych luksusowo urządzonych limuzyn. Były to aparaty pozostałe z wielkiej wojny; pasażerowie — entuzjaści — siedzieli na workach pocztowych, w miejscu przeznaczonem przez konstruktora na karabin maszynowy. Dziś wymagamy od samolotu nietylko tego samego komfortu, jaki zapewnia nam kolej, ale nawet większego; wymagamy, aby był ogrzany, aby miał wygodne fotele i łóżka, ażeby swobodnie można się było w nim przechadzać, aby miał toaletę, radjo, bufet gorący itd. itd. Wszystkie te postulaty technika wypełniła: latają sleepingi i wagony restauracyjne, ludzie odbywają podróże wygodnie i bezpiecznie naokoło świata.

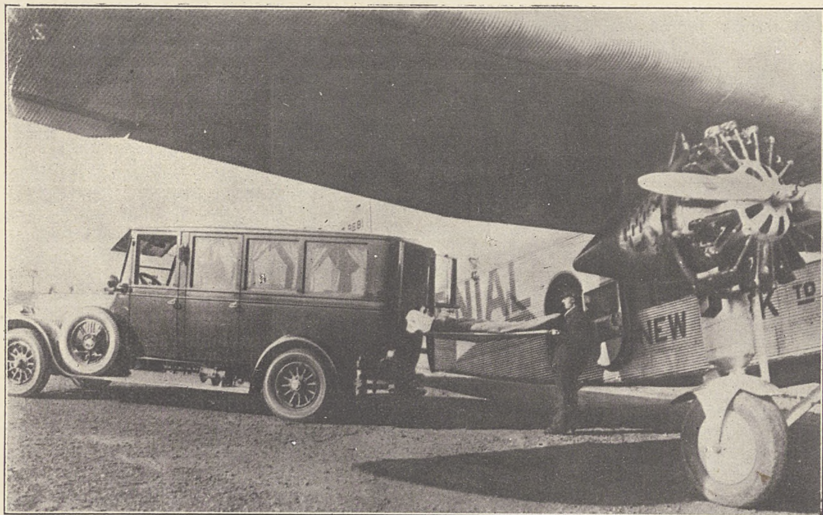
Dziesięć pierwszych lat komunikacji powietrznej zapewniło jej bezpieczeństwo, komfort i wygodę, nie zdołało rozwiązać jedynie kwestji rentowności. Sprawa ta wysuwa się zatem obecnie na plan pierwszy.

Chociaż osiągnięcie samowystarczalności komunikacji powietrznej w dzisiejszym jej stanie jest trudne, to jednak nie możemy zapominać, że do dnia dzisiejszego deficytowy jest przewóz pasażerów koleją, pomimo tego, że kolej ma za sobą już stuletnią tradycję oraz, że dotychczas towarzystwa okrętowe nie mogłyby istnieć samodzielnie bez poparcia finansowego z zewnątrz.

Specjalnie korzystne walory nadaje komunikacji powietrznej charakterystyczna dla niej szybkość, co niewątpliwie spowoduje, że już w niedługim czasie lotnictwo wysunie się na pierwszy plan, przed koleją i żeglugą morską również w dziedzinie rentowności. Zapowiedź tego mamy realną, w istniejącej linji powietrznej Nowy Jork — Chicago, która nietylko nie wymaga subwencji, ale dzięki wielkiej ilości przewożonych przesyłek pocztowych przynosi nawet dochody. Oczywiście przytoczony dowód dla naszych stosunków w dobie obecnej jest słaby, skoro weźmiemy pod uwagę, że na dochodowość wskazanej linji składają się specyficzne przesłanki, u nas dziś nieistniejące, jak: olbrzymia, wynosząca 1 300 klm przestrzeń, dzieląca oba miasta, duży ruch handlowy i amerykańskie tempo pracy; tem niemniej jednak przykład przytoczony dowodzi, że rentowność komunikacji powietrznej, nawet w dzisiejszym stanie techniki, nie jest niemożliwością.

U nas w Polsce lotnictwo komunikacyjne w dziesięcioleciu rozwinęło się wprost nieoczekiwanie, a świadczą o tem nowe linje, które łączą stolicę naszego państwa, oraz linje projektowane, jak Berlin — Warszawa przez Poznań, która na wiosnę przyszłego roku zostanie otwarta. Bezpieczeństwo na naszych linjach wynosi pełne sto procent, czyli, że pod tym względem bijemy zagranicę. Jeżeli się weźmie pod uwagę przelecIane od 1 stycznia do 31 września kilometry których było równo miljon, pozatem regularność lotów oraz miljony kilometrów pilotażu, któremi się poszczycić mogą piloci naszych linij, to niesłuszne jest przypuszczenie, jakoby podróż samolotami była niebezpieczna. Przy tem wszystkiem nadmienić jeszcze wypada, że cena biletów przejazdowych na naszych linjach komunikacji lotniczej nie wiele się różni od ceny biletów kolejowych odpowiedniej klasy, a jest znacznie niższą od zagranicznych.

Osiągnięte w lotnictwie postępy dają niepłonną nadzieję, że tak jak opanowana została najważniejsza dziedzina: bezpieczeństwo, przyjdzie również kolej na rozwiązanie drugiego zasadniczego zadania: rentowności. Niezawodnie kwestja ta rozwiązana będzie w ciągu drugiego dziesięciolecia komunikacji powietrznej.



Colonial Air-Lines utworzyły specjalną służbę sanitarną między Kanadą i Nowym Jorkiem, dzięki której z każdego lotniska można przewozić na specjalnych samolotach sanitarnych chorych do większych szpitali i klinik. Fot Scherl

Przygotujmy się do walki ze śniegiem i złemi drogami

Ujemną cechą każdego zwykłego samochodu jest jego zależność od stanu dróg, po których musi się poruszać. Na dobrych i równych drogach może samochód bezpiecznie rozwijać nawet bardzo znaczne szybkości, natomiast w terenie, na powierzchni śniegu lub na drogach gruntowych staje się on często zupełnie bezradny, ślizga się, grzęźnie i wreszcie wpada do jakiegoś przydrożnego rowu lub też staje na dobre w możliwie znacznej odległości od wioski lub innego osiedla, skąd można się spodziewać pomocy.

Latem lub też wogóle w czasie dobrej pogody, cała sprawa nie wygląda tak dramatycznie, gdyż dobra i silna maszyna może zazwyczaj bez większego ryzyka przejechać po każdej drodze, natomiast z nastaniem jesiennych deszczów, które zamieniają zwykle drogi gruntowe w prawdziwe błotne potoki, samochód musi trzymać się wyłącznie szos. Z nastaniem zimy sytuacja samochodu jeszcze się więcej pogarsza. Już pierwsze śniegi zmuszają nas do rozpoczęcia intensywnej walki z poślizgiem, a z chwilą, kiedy drogi zamarzną i pokryją się grubą powłoką lodu, lub też gdy powstaną większe zaspy, nawet najmniejsza podróż zamienia się w prawdziwą katuszę, obliczoną na wypróbowanie nerwów najwięcej cierpliwych pasażerów. I rzeczywiście, w czasie ostrej i śnieżnej zimy nie możemy zupełnie przewidzieć skutków jakiegoś wyjazdu nawet na kilkadziesiąt kilometrów, gdyż każdej chwili może się zdarzyć, że samochód ugrzęźnie w śniegu lub też stanie na gładkim lodzie, a wtedy bez pomocy łopat, sznurów, desek, lewarów lub nawet koni nie można kontynuować jazdy.



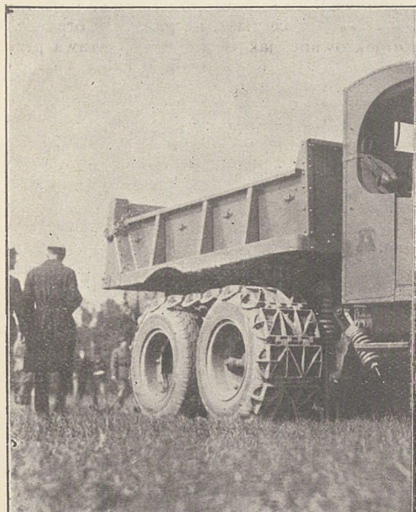
Dobre traktory oddają nieocenione usługi przy eksploatacji lasów i zimowym transporcie drzewa.

Właściwie dla nas, mieszkańców Europy Środkowej, problem jazdy po śniegu niema jeszcze tak wielkiego znaczenia jak np. dla Szwedów, Norwegów lub Rosjan, lecz i nam nie zaszkodzi wprowadzenie paru udoskonaleń, które uniezależniłyby nasze samochody od dziwnych nieraz kaprysów pogody. Dobrą naukę otrzymaliśmy np. w czasie zeszłorocznej zimy. Jak na przeciętnych europejczyków przystoi, nie byliśmy do niej zupełnie przygotowani i kiedy, spadły pierwsze śniegi, samochody nasze odmówiły posłuszeństwa. Prawda, że wkrótce i koleje zastrajkowały z tychże samych powodów, lecz było to małą stosunkowo pociechą, gdyż w tym samym czasie na większości linij autobusowych w Szwecji ruch odbywał się bez większych przeszkód dzięki zastosowaniu specjalnego napędu systemu Nyberga. Tak samo w Szwajcarji, mimo obfitych śniegów kursowały swobodnie samochody gąsienicowe kilku typów, a z Rosji otrzymywaliśmy wiadomości, że modne tam traktory i czołgi ratowały zasypane śniegiem pociągi.

Dla nas Polaków walka ze śniegiem i złemi drogami ma jeszcze i to duże znaczenie, że cała połać naszego kraju nie może pochwalić się ani dobremi drogami, ani też zbyt miłą i lekką zimą. O ile jeszcze w Wielkopolsce, na Śląsku lub Pomorzu możemy mówić o szosach, to na naszych Kresach istnieją one tylko w ministerjalnych projektach, i narazie, przynajmniej wszystkie kursujące tam samochody muszą liczyć się z jaknajgorszemi warunkami drogowemi. Należy pozatem dodać, że właśnie nasze Kresy z powodu słabej rozbudowy sieci kolejowej są skazane w wielu wypadkach wyłącznie na komunikację autobusową. Widzimy więc, że należy nam nieco poważniej pomyśleć o walce ze śniegiem i złemi drogami.

Jakie urządzenia dla zmniejszenia poślizgu znamy obecnie? Pomijając różne patentowane, lecz mało skuteczne i źle działające urządzenia, musimy do środków rzeczywiście skutecznych zaliczyć łańcuchy na kołach oraz wszystkie systemy napędu gąsienicowego, niezależnie od tego, czy gąsienice zostały wykonane z elementów metalowych czy też z gumy (szerokie gumowe pasy). O łańcuchach nie będziemy dużo mówili, gdyż działanie ich jest doskonale znane wszystkim automobilistom, natomiast zajmiemy się nieco obszerniej gąsienicami gumowemi typu Kégressa i Nyberga, jako urządzeniami, które zdaniem techników mają obecnie największe zalety.

Kégress zajmował się walką z poślizgiem jeszcze w czasie swej pracy w Rosji, gdzie był kierownikiem rosyjskiego parku samochodowego. Podobno jego „łańcuch" gumowy miał tam duże powodzenie, lecz konstrukcyjnie nie został doprowadzony do dzisiejszego swego stanu z powodu wybuchu rewolucji. Po wojnie Kégress wywędrował do Francji, gdzie zaczął pracować dla fabryki Citroena. Chociaż gąsienice jego były pomyślane wyłącznie dla jazdy po śniegu, okazało się wkrótce, że w zimie nie pracują one dobrze, natomiast są wprost niezastąpione na bezdrożach i piaskach pustyni. Pierwszą poważną próbą gąsienicy gumowej Kégressa było zwycięskie przebycie przestrzeni pomiędzy Tuggartem a Timbuktu przez cztery samochody Citroena, wyposażone w takie urządzenie napędowe. Ponieważ w czasie tej trudnej jazdy stwierdzono, że gąsienica Kégressa działa doskonale nawet na najgorszym terenie (głębokie piaski, skały, błota itp.), zainteresowały się nią francuskie

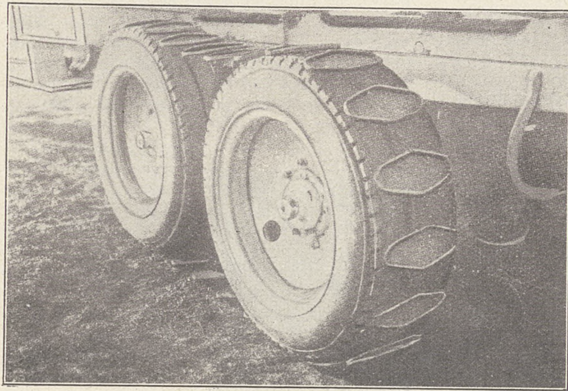


Nowy amerykański typ gąsienicy. Gąsienica ta nadaje się do 6-kołowych samochodów dowolnego systemu.



Założenie lub zdjęcie gąsienicy nowego systemu nie wymaga żadnych specjalnych urządzeń i zajmuje zaledwie kilkadziesiąt sekund czasu.

władze wojskowe i poczyniły poważne zamówienia dla siebie. Takim sposobem gąsienica Kégressa, skonstruowana specjalnie do walki ze śniegiem zmieniła swoje przeznaczenie i stała się przyrządem, niezbędnym w czasie



Pas „gąsienicowy" dla samochodu 6-cio kołowego.

podróży po pustyniach i kolonjalnych bezdrożach. Mimo to konstruktor tej gąsienicy ma nadzieję, że uda mu się przystosować ją do śniegu, zabezpieczając przed zapychaniem i obmarzaniem, co obecnie powoduje niszczenie się całego gumowego pasa i spadanie gąsienicy.

Powodzenie gąsienicy Kégressa zachęciło wielu innych konstruktorów, którzy wybudowali cały szereg podobnych urządzeń. Na większą uwagę z pośród nich zasługują konstrukcje Kornbecka i Rantasa. Ta ostatnia wyróżnia się tem, że zastępuje tylne koła specjalnemi pędniami, przyczem naciąg gąsienicy reguluje się specjalną dźwignią, koniec której znajduje się obok siedzenia szofera. Zasadniczą wadą napędu Rantasa jest, to, że pracuje on dobrze tylko na śniegu, natomiast na zwykłym terenie psuje się.

Prócz wymienionych już urządzeń dużem powodzeniem cieszy się gąsienica Nyberga. Konstrukcja ta powstała w Szwecji i była opracowana przez tamtejszego urzędnika pocztowego Nyberga. Po pierwszych udanych próbach, nowym typem napędu zainteresowała się Szwajcarja, która musiała wciąż poważnie liczyć się z trudnościami komunikacji górskiej, po drogach zasypanych śniegiem.

W Szwecji, autobusy i samochody pocztowe, zaopatrzone w napęd Nyberga pracowały dobrze i pełniły trudną służbę bez większych przeszkód, natomiast w Szwajcarji trzeba było ze względu na specjalne właściwości dróg górskich wprowadzić kilka zmian i ulepszeń.

Konstrukcja gąsienicy Nyberga wyróżnia się tem, że normalne koło pędne, zaopatrzone w pełną oponę, porusza szeroką gumową taśmę, która rozciąga się za pomocą dwóch kół dodatkowych o mniejszej średnicy, umieszczonych po obydwu stronach koła tylnego. Sama gąsienica, czy też tak zw. „pas" lub „łańcuch" posiada na swojej wewnętrznej stronie uzębienie, które zapewnia z jednej strony dostateczne tarcie, a z drugiej zabezpiecza gąsienicę przed spadaniem. Zewnętrzna strona gumowego „pasa" ma specjalne karby, kształt których zależy od właściwości terenu, po którym ma się poruszać samochód. Na miękki i sypki śnieg np. stosują zęby poprzeczne, dla powierzchni lodowych natomiast odpowiedniejszemi okazały się karby w kształcie gałęzki choinki.

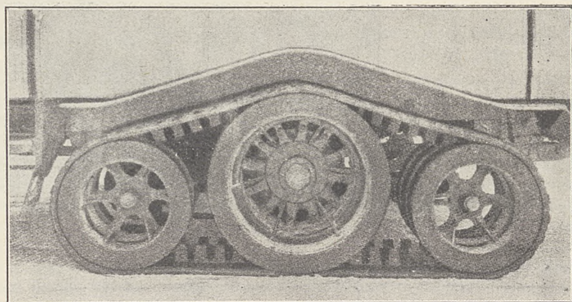
Największą wadą gąsienicy Nyberga jest to, że nierównomierne tarcie koła pędnego powoduje zbyt szybkie zużywanie się wewnętrznego uzębienia, tak że zupełnie jeszcze całe i dobre pasy gumowe, trzeba z tego powodu przedwcześnie wycofywać z pracy. Dla uniknięcia tego przykrego zjawiska popróbowano w Szwajcarji zastąpić zęby z gumy twardemi ebonitowemi klockami. Dłuższe próby wykazały, że mimo pozornej twardości ebonitu, zęby takie zużywają się również zbyt prędko. Ostatecznie zamiast gumy i ebonitu używają obecnie zwykłego drzewa, a dla umożliwienia szybkiej wymiany zniszczonych klocków stosują umocowanie śrubowe. Tak zmienione gąsienice Nyberga pracują doskonale i zapewniają autobusom w Szwajcarji możność poruszania się nawet po dość głębokim i sypkim śniegu, mimo, że nie rozwiązują jeszcze ostatecznie całego zagadnienia uniezależnienia się samochodu od stanu dróg i pogody.

Zdaniem czynników kompetentnych jak w Szwajcarji, tak też w Szwecji i Norwegji rzeczywiście sprawną i dobrą komunikację w zimie może zapewnić tylko planowa współpraca w tym kierunku nadzoru drogowego, którego obowiązkiem powinno być śpieszne usuwanie większych zasp i zwałów śniegu.

Prócz napędu gąsienicowego wielką przyszłość rokują urządzeniom pasowym i łańcuchowym, dostosowanym do modnych obecnie wozów sześciokołowych. Urządzenia te wyróżniają się dużą prostotą, gdyż składają się zasadniczo z jakiegoś szerokiego pasa lub też płaskiego łańcucha, który zakłada się na tylne koła, zwiększając takim sposobem parokrotnie ich czynną powierzchnię.

Mimo, że tego rodzaju „pasy" dalekie są jeszcze w wielu wypadkach od ideału, cieszą się one dużem powodzeniem, gdyż zmontowanie ich nie przedstawia żadnych trudności, a koszt nie jest wysoki z powodu dużej prostoty całego urządzenia.

Obecnie wielu konstruktorów wysila się celem wynalezienia systemu „pasa", który dawałby się wkładać i zdejmować z tylnych kół samochodu w przeciągu możliwie krótkiego czasu. Rozumie się, że w dziedzinie takich „wynalazków" przoduje Ameryka, pozostawiając Europie mniej efektowną, lecz za to więcej poważną pracę udoskonalania tych pomysłów. Nie znaczy to, że Amerykanie nie pracują też poważnie w tej dziedzinie, lecz rzeczywiście praktyczne i dobre urządzenia znajdują natychmiast u nich na miejscu zastosowanie, a więcej efektowne, lecz mniej



Używana w Szwajcarji i Szwecji gąsienica gumowa Nyberga.

technicznie wartościowe wynalazki przywędrowują narazie do nas.

Reasumując to co powiedzieliśmy, przychodzimy do wniosku, że walka ze śniegiem i złemi drogami u nas w Polsce nie może bezkrytycznie wzorować się na zagranicy, lecz powinna odbywać się z uwzględnieniem naszych specyficznych warunków lokalnych. Ponieważ u nas ruch autobusowy nie jest jeszcze dostatecznie zorganizowany i z tego powodu nie są możliwe planowe próby i eksperymenty z różnemi systemami gąsienic, należy przypuszczać, że najwięcej celowym środkiem do zwalczania poślizgu na naszych drogach w zimie będzie, nie nabywanie drogich i zawiłych urządzeń gąsienicowych, lecz zaopatrywanie się wyłącznie w maszyny trzy-osiowe, które pozwalają na zastosowanie znacznie tańszych łańcuchów i pasów pomocniczych. Pozatem należy pamiętać, że nawet bez tego zabezpieczenia się przed poślizgiem, maszyny 3-osiowe znacznie lepiej przezwyciężają różne trudności terenowe i mniej są narażone na nieprzewidziane ześlizgnięcia się z szosy lub utknięcie w jakimś błotnistym dole.

L. Kozłowski.



Szwajcarskie autobusy są zaopatrzone w gąsienice gumowe typu Nyberga i płozy, dzięki którym mogą swobodnie poruszać się po zasypanych śniegiem drogach.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

IX. raid gwiaździsty do Monte Carlo, o czem pisaliśmy już w poprzednich numerach naszego pisma, odbędzie się między 29 stycznia i 2 lutego 1930 r. Suma nagród, przeznaczonych dla zwycięzców tej imprezy wynosi 100 tysięcy franków.

Komisja sportowa ustaliła już listę miast, z których uczestnikom wolno startować, ilość kilometrów do przebycia z każdego punktu startu, poszczególne punkty kontrolne, miejscowości, w których wolno przejechać granicę, drogi morskie, z których wolno korzystać, oraz czas otwarcia i zamknięcia punktów kontrolnych.

Dla Polski ustalono dwa punkty startu, a mianowicie *Lwów (2 990 klm).* Otwarcie kontroli: 2 godziny w dniu 26. 1. do godz. 0,34. Zamknięcie: 27. 1. godz. 11.15. *Warszawa (2 614 klm).* Otwarcie kontroli: 2 godziny w dniu 26. 1. do godziny 11.18. Zamknięcie: 26. 1. godz. 20.39.

Wpisowe wynosi 200 franków od wozu, bieg górski na Mont de Mules bezpłatny. Wpisowe przyjmuje czasopismo francuskie „Auto", J. S. C. i Automobilklub w Monaco. Regulamin wysyła się na żądanie..

*

Władysław Sulczewski, znany cywilny pilot polski, instruktor Lubelskiego Klubu Lotniczego, zamierza jeszcze w roku bieżącym pobić na awionetce „Pta-Pta" rekord lotu w linji prostej, ustanowiony ostatnio przez lotnika amerykańskiego, który przeleciał na awionetce z Teheranu do Kanady, przebywając w prostej linji 2655 klm i bijąc wysoko stary rekord pilota czeskiego Wiecherka (około 1 800 klm).

Awionetka, na której Sulczewski zamierza pobić rekord światowy jest dwupłatowcem, skonstruowanym przez dwóch członków Koła Pracowników firmy Plage i Laśkiewicz w Lublinie — pp. Dąbrowskiego i Uszackiego. Konstrukcja aparatu „Pta-Pta" jest mieszana, z przewagą duraluminjum, silnik typu „Walter" o mocy 60 KM. Waga awionetki wynosi 347 kg, po obciążeniu benzyną, oliwą, bagażami i pilotem około 750 kg. Sulczewski zabiera 255 kg benzyny i 23 kg oliwy, które mają mu wystarczyć na 22 godziny lotu.

Zasięg — promień działania — tego aparatu, obliczony teoretycznie, wynosi 3 200 klm, a więc odległość wystarczającą najzupełniej do pobicia wyśrubowanego rekordu amerykańskiego.

Start odbędzie się z lotniska w Dęblinie.

Sulczewski zamierza lecieć na busolę w kierunku wschodnim, z zamiarem lądowania na terenie Azji, w Czelabińsku, za łańcuchem gór Uralu.



Samolot Farman z silnikiem Gnome et Rhone Titan, na którym lotnicy francuscy Bailly, Reginensi i Marsot odbyli raid z Le Bourget na Madagaskar.

*

Warszawski Aeroklub Akademicki wyszkolił w roku bieżącym 11 pilotów. Nazwiska ich brzmią: Jan Pawłowski (dyr. General Motors), inż. Hirszbaudt, oraz dziewięciu studentów Politechniki: Ulanicki, Klenkiewicz, Grzeszcza, Kocjan, Iwanowski, Oleński, Wędrychowski, Matysiak i Litwinowicz.

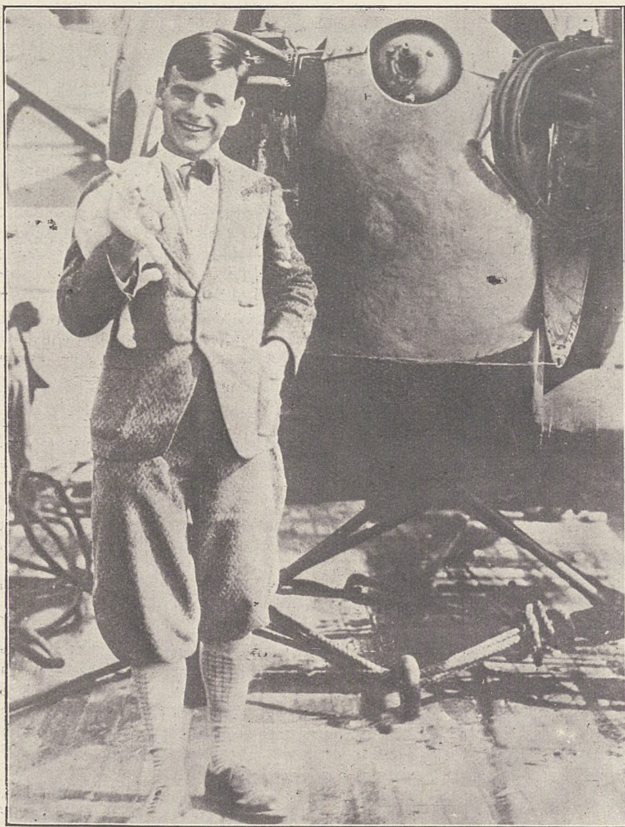
W roku ubiegłym Warszawski Aeroklub Akademicki wyszkolił 8 pilotów, tak że ogółem klub ten nauczył latać 19-u swych członków. W chwili obecnej doszkala się jeszcze pięciu studentów, którzy otrzymają dyplomy pilotów zapewne na wiosnę roku przyszłego.

*

25 000 lotów w czasie ponad 2 200 godzin wykonali członkowie pięciu aeroklubów akademickich w Polsce (warszawskiego, lwowskiego, poznańskiego, wileńskiego i krakowskiego).

*

W ostatnią sobotę i niedzielę odbył się raid gwiaździsty do San Remo, który odniósł pełen sukces techniczny i turystyczny. Do soboty wieczora przybyło do ostatniego punktu



Baron v. Koenig-Warthausen ukończył rajd dookoła świata na awionetce „Klemm", przebywszy 35 000 klm w przestworzach.



Uczestnicy raidu Le Bourget — Madagaskar. Od lewej: Reginensi, Bailly i Marsot.

kontrolnego 195 wozów. Jako pierwszy przybył w sobotę o godz. 10 przed południem Ernesto Urdereanu, siostrzeniec byłego rumuńskiego ministra spraw zagranicznych Titulescu. Wystartował on z Bukaresztu i przebył trasę 3057 klm. w 40 godzinach. Zespół Fiatów (przeszło 100) organizacji „Dopolavoro Fiat" prowadzony przez znanych kierowców jak Nazzaro, Salamano, Pastore, Strazza i innych w pięciu strefach zajął pierwsze miejsca.

W niedzielę przybył do ostatniego punktu kontrolnego jako pierwszy Guiseppe z Brescji. Uczestników raidu przyjmowano bardzo uroczyście, przyczem kierowcy zagraniczni byli przedmiotem specjalnych owacyj. Zwyciężyli w pierwszej strefie Undereanu na Fiacie, start w Bukareszcie, w drugiej wszyscy konkurenci ogłosili zwycięzcą Forfait'a, w trzeciej Di Girolamo na Fiacie, start w Ascoli Piceno, w czwartej p. Corazza na Fiacie, start w Trieście, w piątej Nazarro na Fiacie, start w Turynie.

Nagrodę klubową otrzymał Automobilklub Turynu, który zgłosił 135 wozów. Organizacja „Dopolavoro Fiat" zgłosiła 111, Automobilklub Medjolanu 64 a Genui 29 samochodów.

*

Do Wielkiej Nagrody Tunisu, która się odbędzie w sobotę i niedzielę na szosie okrężnej koło Bardo zapisanych zostało 14 samochodów marki Bugatti, 4 marki Salmson, 3 Amilcar'y, 3 Maserati, 2 Alfa-Romeo i 1 Mercędes-Benz.

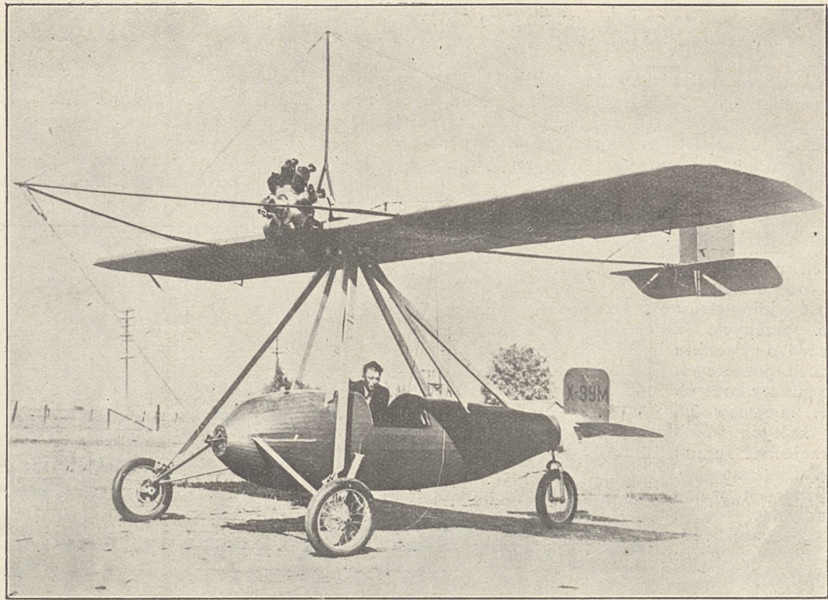
*

Nicejski Klub Motocyklowy zorganizował w ubiegłą niedzielę wyścig górski na Mi-Corniche. Boetsche na motocyklu marki Magnat Debon 500 ccm osiągnął najlepszy czas dnia i zajął w kategorji 250, 350 i 500 ccm pierwsze miejsca. Wyniki tej imprezy są następujące:

Motocykle: 175 ccm. — 1. De Castello (Styl'son), 1 m. 39 s.; 2. Pittavino (Styl'son), 1 m. 57 s.; 3. Martelli (Ravat), 1 m. 58 s. 250 ccm. — 1. Boetsche (Magnat-Debon), 1 m. 29 s. 350 ccm. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 1 m. 20 s.; 2. Braccin (Terrot), 1 m. 26 s.; 3. Tinetti (Magnat-Debon), 1 m. 27 s. 500 ccm. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 1 m. 17 s. (najlepszy czas dnia); 2. De Leguizamon (Scott), 1 m. 27 s.

Motocykle z przyczepką: 350 ccm. — 1. Cuvelier (Terrot), 1 m. 51 s.; 2. Syflet (Vélocette), 2 m. 15 s. 500 ccm. — 1. Guista (Terrot), 1 m 56 s.

*



Kalifornijski wynalazca Rono Norris skonstruował samolocik, którego płaty znajdują się 6 stóp powyżej kadłuba. Konstrukcja ta ma umożliwić łagodny start i lądowanie.

Dnia 21 października przybył do Berlina słynny motocyklista Kralicek Sobolew, który 7 listopodo ub. r. wystartował do rajdu w pojedynkę naokoło świata na motocyklu Ariel 500 ccm. Sobolew rozpoczął swój rajd w Chinach podążył przez Siam do Indji. Poprzez Persję, Irak, Syrję i Palestynę przybył on do Europy, gdzie zwiedził prawie wszystkie kraje.

Po kilku dniach wypoczynku zamierza kontynuować rajd, udając się przez Belgję, Anglję do Ameryki.

*

Francuscy lotnicy Bailly, Reginensi i Marsot poszczycić się mogą nowym wyczynem, przebywając trasę Paryż — do wybrzeża Mozambiku w siedmiu i pół dnia na samolocie pocztowym. Do tego raidu użyli oni — jak do swego poprzedniego Paryż — Saignon — Paryż — samolotu Farman 191 z silnikiem Gnome-Rhone Titan o mocy 230 KM.

Etapy tego raidu były następujące:

28. 10. Paryż — Oran (1500 klm.); 29. 10. Oran — Colomb — Bechar Reggan (1100 km.); 30. 10. Reggan — Niamey (1600 klm.); 31. 10. Niamey — Fort Lamy (1450 klm.); 1 listopada: Fort Lamy — Bangui (1000 klm.); 2. 11. Bangui — Loulouabourg (1300 km); 3. 11. Louiouabourg (1200 klm.) i 4. 11. Broken — Hill — Quelimane (1000 klm).

10 150 klm. w ciągu siedmiu i pół dnia, to bardzo ładny sukces!

Podobnego wyczynu dokonali lotnicy Goutette, Marchesseau i Bourgeois, przebywając w dziesięciu dniach trasę Paryż—Tanarive na Madagaskarze (12 460 klm.). Raid ten odbyli oni na samolocie Farman 191 z silnikiem Salmson o mocy 230 KM.

Lotnicy przebyli następujące etapy: 17. 10. Le Bourget — Los Alcazares (1400 klm.); 18. 10. Los Alcazares — Ksabi (950 klm.); 19.10. Ksabi — Adrar — Reggan — Tanezrouf (950 klm.); 20. 10. Tanezrouf — Gao — Niamey (1150 klm.); 21. 10. Niamey — Zinder (860 klm.); 22. 10. Zinder — Fort Lamy — Fort Archambault (1300 km.); 23. 10. Fort Archambault — Bangui — Coquilhatville (1000 klm.); 24. 10. Coquilhatville — Luebo — Kanda Kanda (1050 km.); 25. 10. Kanda Kanda — Elisabethville (750 klm.); 26. 10. Elisabethville — Brocken Hill — Tete — Quilimane (1450 km.) oraz 27. 10. Quilimane — Majunga — Tanarive.

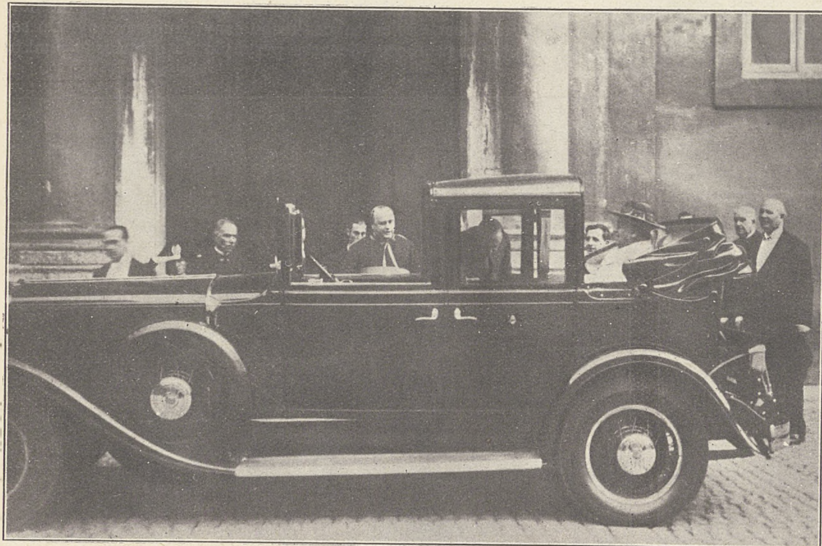
*

Francuski kapitan pilot Challe, zdobywca światowego rekordu długości lotu wystartował wraz z urugwajskim majorem Borgue w piątek z lotniska Villacoublay celem pobicia dotychczasowego światowego rekordu długości. Lotnicy wylecieli na samolocie typu Breguet z silnikiem o mocy 450 KM. i polecieli najpierw do Sewilli, skąd polecą wprost do Montevideo w Urugwaju. Odległość lotu wynosi okrągło 9 tysięcy kilometrów.

*

Wielka Brytanja dzięki propagandzie potężnej fabryki samolotów Moth'a przoduje na polu lotnictwa sportowego. W końcu r. 1928 na terenie Wysp Brytyjskich czynnych było 13 klubów sportowo-lotniczych, zrzeszających 3.288 członków (w porównaniu z rokiem 1927 wzrost o 50 procent).

Ilość płatowców prywatnych wynosiła 176, z czego na kluby przypadało 44 samoloty. Lotnisk czynnych było 77, w tej liczbie 21 lotnisk publicznych, 7 klubowych i 49 prywatnych.



Katolicy Ameryki sprezentowali papieżowi Piusowi XI. luksusowy samochód. Na rycinie widzimy papieża w samochodzie, obok delegację.

Tam, gdzie się fabrykują przyszłe drogi

(Dokończenie ze str. 5-tej)

sieci, jaką z ramienia rządu mam zorganizować. Izbica, wyposażona w laboratorja chemiczne i mechaniczne dla badania glin, pozostaje narazie centralą. Jeszcze w rb. rozpoczniemy budowę w Hrubieszowie, w opracowaniu bądź też w studjach są klinkiernie w Sokalu, Będzinie i Miechowie, przewidywane są osobne fabryki dla wielkich miast, jak Warszawa, Łódź, Częstochowa.

Wszystkie te klinkiernie zostają wydzielone, jako osobne przedsiębiorstwo państwowe, pod jednym zarządem technicznym, oparte na zasadzie samowystarczalności, oraz pracujące z niewielkim zyskiem. Do przedsiębiorstwa tego poza tem mogą należeć i te klinkiernie, które wybuduje państwo wespół z samorządami.

Pożegnawszy się z gościnnym gospodarzem i jego doskonale zgranymi współpracownikami, wyjechałem z Izbicy w doskonałym nastroju. Już i złe drogi nie tak mi dokuczały. Każdemu wybojowi szeptałem groźnie:

— Poczekaj, bestjo! Niech się tylko rozmnoży klinkier...

Niech się mnoży. — I w Wielkopolsce wartoby o nim pomyśleć.

Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w 1930 r.

W lipcu 1930 r. zbiera się najpierw w Warszawie, a potem w Poznaniu światowy Kongres Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych (L'Union Internationale du Transport en Commun).

Kongres ten, w którym wezmą udział reprezentanci przeszło 3 000 przedsiębiorstw, należących do Rządów, gmin wiejskich i miejskich, samorządów prowincjonalnych i wreszcie prywatnych, reprezentuje rynek odbiorczy przemysłu komunikacyjnego całego świata.

Z okazji tego kongresu odbędzie się w lipcu 1930 r. w Poznaniu pierwsza w Polsce Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki. Trwać ona będzie od dnia 6 lipca do dnia 10 sierpnia 1930 r.

Wystawa ta o charakterze fachowym, specjalnym i poważnym obliczona jest też na publiczność ściśle fachową, a mianowicie: pp. inżynierów, finansistów, fabrykantów, kupców, hotelarzy, przedstawicieli zdrojowisk itp.

Zgodnie z powyższem założeniem Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki dzielić się będzie na trzy sekcje:

I Sekcja automobilowa.

Do niej należą: automobile, autobusy, cyklonetki, traktory, automobile dla specjalnego użytku, jak pożarnictwo, kuchnie wojskowe, czołgi, motocykle, rowery, akcesorja. Sekcja automobilowa posiada kilka działów.

Dział samochodów, który wymaga specjalnego zezwolenia Międzynarodowego Związku Producentów automobili, będzie otwarty — zgodnie z pozwoleniem, otrzymanem od biura Związku, na przeciąg trzech tygodni.

II. Sekcja komunikacji ogólnej.

Tu wchodzą wszystkie środki komunikacyjne, nie wyszczególnione w sekcji I., a mianowicie: lokomotywy, wagony, sygnalizacja, urządzenia dworcowe, chłodnie i wszystko, co się odnosi do kolejnictwa szeroko i wąskotorowego, dalekobieżnego i lokalnego, tramwajnictwa, żeglugi morskiej i rzecznej, urządzenia portowe, lotnictwo, urządzenie portów lotniczych, telegraf, telefon, radjo, telewizja, towarzystwa transportowe, towarzystwa okrętowe, propaganda portu, propaganda towarzystw kolejowych, budowa mostów i dróg, śluz, kanałów itp.

III. Sekcja Turystyki.

Do tej sekcji należy przegląd ważniejszych zdrojowisk, uzdrowisk, sanatorjów, zabytków, propaganda miast i całych prowincyj, propaganda turystyczna kolejowa, hotelowa itp. Tu również będą wystawione wszystkie wydawnictwa, odnoszące się do tych tematów oraz kartografja. Pokaz jest pomyślany w ten sposób, że każde Państwo otrzyma swoją halę, której dana prowincja będzie miała szereg stoisk, każde reprezentujące inną miejscowość.

* * *

Ceny stoisk, ze względu na istnienie już odpowiednich budynków wystawowych, będą nader niskie.

Bardziej szczegółowych informacyj o warunkach i udogodnieniach dla pp. Wystawców udziela Zarząd Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, ulica Marszałka Focha 18.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Szofer
poszukuje posady z dwuletnią praktyką, miejscowość obojętna. Oferty Kurjer zdw 74 636

Szofer mechanik
z praktyką, po wojskowości, przyjmie posadę. Łaskawe oferty zd 74 270

Szofer-kawaler
sumienny, uczciwy, z dobremi świadectwami i obeznany dobrze w ogrodnictwie, poszukuje posady, miejscowość obojętna. Alojzy Henczke, Sękowo, poczta Podrzewie, pow. szamotulski. zdw 73 690

Szofer
ślusarz - tokarz, poszukuje posady. Zgłosz. Kurjer zdw 74 413

Szofer
kowal - ślusarz, trzeźwy, który prowadził silniki spalinowe, językiem polskim i niemieckim, poszukuje posady. Oferty Kurjer Poznański zdw 73 288

Szofer
uczciwy z dobrą szkołą, szuka posady. Zgłoszenia Kurjer Poznański zd 73 385

Szofer
kowal - ślusarz, który prowadził silniki spalinowe, poszukuje posady. Oferty zd 73 809

Szofera
rutynowanego, uczciwego polecam, którego skutkiem sprzedaży samochodu zmuszony będę zwolnić. Młyn Parowy, Witowo, poczta Orzechowo.

Szofera
z kaucją 1 000 zł potrzebuję natychmiast. Zgłoszenia Józef Lewandowicz, Strzelno, ul. Młyńska. zdw 74 894

Szofer
inkasent z kaucją 2 000 zł na samochód ciężarowy i osobowy zaraz potrzebny. Stancja wolna z utrzymaniem. Zgłoszenia wyszczególnione: Składnica Materjału Opałowego, Gdynia, Portowa 46.

Samochód
„Brazier" 6 cylindrowy, 6 osobowy, po gruntownym remoncie sprzedam lub zamienię na 2—4 osobowy. „Fotoexpress", Bukowska 17a, telefon 6740.

Samochód
sławnego fabrykatu z karoserją krytą, używany lecz w pierwszorzędnym stanie oddam na korzystnych warunkach. Zgłoszenia do „Par", Aleje Marcinkowskiego 11, pod nr. 46,168.

Samochód
Fiat 501, 6/21 K. M., limuzyna 6 osobowa, prawie nowa, okazyjnie na sprzedaż. Autogaraże warsztaty samochodowe Fortuna, Kościelna 33, telefon 7734. zd 73 320

Samochód
półciężarowy z krytą karoserją towarową, marki Chevrolet, 4 cylindrowy (15 000 klm.) w bardzo dobrym stanie na sprzedaż. Zgłoszenia pod „Samochód", do Biura Ogłoszeń „Iro", Bydgoszcz, Hermana Frankego 3.

Samochód
limuzyna 4 osobowy „Berliet" w dobrym stanie na korzystnych warunkach sprzedam. Oferty zdw 73 398

Samochód
używany, 6-cio osobowy, gotowy do jazdy, korzystnie na sprzedaż. Zgłoszenia w Biurze firmy Standard Nobel, Wały Jana III. Nr. 12. zdw 73 789

Samochód
osobowy limuzynę gotowy do jazdy z uszkodzoną karoserją, po 7 000 klm. sprzedam za 2 750 zł. St. Barciszewski, Wiktorowo, poczta Orzechowo.

Kupię
samochód (limuzynę) mało używany w dobrym stanie. Oferty z podaniem ceny warunków itp. pod zdw 74 451

Autobus
sprzedam lub zamienię z powodu choroby. Oferty r 7 701

Komunikat
Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy

Komisarjat Rządu m. st. Warszawy niniejszem podaje do wiadomości, że przedłużenie na rok 1930 dowodów rejestracyjnych dla pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego (autobusy i taksówki), których termin ważności upływa z dniem 31 grudnia 1929 r., odbywać się będzie zgodnie z § 25 pkt. 2 rozporządzenia Min. Rob. Publ. i Min. Spraw Wewn. z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. nr. 41 poz. 396), na podstawie wyników badania technicznego.

Dowody rejestracyjne nieprzedłużone do dnia 31 grudnia 1929 r. oraz znaki rejestracyjne będą — na zasadzie § 26 tegoż rozporządzenia — odebrane od właścicieli pojazdów, a tem samem pojazdy utracą prawo kursowania.

Dlatego Komisarjat Rządu m. st. Warszawy wzywa właścicieli autobusów i dorożek samochodowych, aby w celu uniknięcia skutków nieprzedłużenia dowodów rejestracyjnych, przedstawili swoje pojazdy do badania technicznego zawczasu, nie odkładając na ostatni termin, dla uniknięcia natłoku w ostatnich dniach grudnia, zaznaczając jednocześnie, że termin przedłużania dowodów rejestracyjnych, jako ustanowiony przez rozporządzenie ministerjalne, żadnym odroczeniom ulec nie może, wszystkie zaś samochody kursujące po dniu 31 grudnia 1929 r. z nieprzedłużonemi dowodami rejestracyjnemi będą zatrzymywane i właściciele tych pojazdów będą pociągani do odpowiedzialności karno-administracyjnej, niezależnie od unieważnienia dowodów rejestracyjnych.

Wreszcie, dla informacji zaznacza się, że opłata za badanie ponowne autobusów i dorożek samochodowych, w związku z przedłużeniem dowodów rejestracyjnych, wynosi 30 procent normalnych stawek rejestracyjnych (w myśl pkt. 2 § 104 powołanego rozporządzenia), a więc po zł. 4,80 od każdych 100 kg. wagi dorożki samochodowej i po zł. 2,40 od autobusu; opłaty należy wnieść do kasy Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy ul. Senatorska nr. 16, w godz. od 9 do 13 min. 30.

Komunikat
Automobilklubu Wielkopolski

Z Zarządu Drogowego powiatu poznańskiego otrzymaliśmy następujący komunikat, który podajemy naszym PP. Członkom do wiadomości.

Zarząd Drogowy powiatu poznańskiego przystępuje do uruchomienia robót około odnowienia powłoki tłuczniowej na drodze państwowej Ostrów—Poznań nr. 16/3 w odcinku Krzesinki. Wykonywanie robót przypuszczalnie trwać będzie od 19 do 26 listopada 1929 r.

W związku z tem ruch kołowy na wspomnianej przestrzeni musi w podanym wyżej czasokresie odbywać się na latówce — będzie więc nieco utrudniony.



Komunikat
Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja"

W sobotę, dnia 23. b. m. o godzinie 20, odbędzie się na sali Gospody Polskiej, przy ul. św. Marcin 40, wręczenie nagród zwycięzcom ostatnich trzech imprez motocyklowych.

Po części oficjalnej zabawa. Goście wprowadzeni i sympatycy sportu motocyklowego mile widziani.

*

Od redakcji: W artykule „Kilometr lancé" w nr. 7, str. 3. zakradł się błąd zecerski, który niniejszem prostujemy: Malicki na „James" osiągnął czas 44 sek., czyli 85 klm/godz., a Musiał na motocyklu tej samej marki 48 sek., czyli 82 klm/godz.

Związek Przechodniów

Pod przewodnictwem lorda Roberta Cecila zawiązał się w Londynie „Związek przechodniów". Celem związku ma być obrona przechodniów przed niebezpieczeństwem ruchu samochodowego.

Straszny wypadek samochodowy na Pomorzu

(Do ilustracji na stronie tytułowej)

W sobotę, dnia 17. bm. wydarzył się w pobliżu Grudziądza na Pomorzu wypadek mrożący krew w żyłach, którego ofiarą padł 14-letni chłopiec. Zderzył się mianowicie samochód ciężarowy z zaprzęgiem konnym. Przebieg katastrofy przedstawia się w swych szczegółach następująco:

Z osady Grupa jechał samochód ciężarowy firmy „Siew". W chwili, gdy samochód zakręcał na drogę prowadzącą do Słupa, od strony Grupy nadjechał jeździec na koniu. Szofer widząc jeźdźca, który mimo sygnałów nie zjechał na przepisową stronę, usiłował go wyminąć. W tym momencie od strony Słupa nadjechał wóz parokonny, konie zaś, spłoszone sygnałami i oślepione reflektorami samochodu wpadły z całym impetem na przód samochodu, tak, że dyszel przebił na wylot, siedzącego obok szofera 14-letniego Leona Pawłowskiego. Wystraszone konie cofnęły się, wyszarpując dyszel wraz z nadzianemi zwłokami chłopca. Równocześnie szofer Krzemiński ogłuszony silnem uderzeniem i poraniony ciężko odłamkami szkła, stracił przytomność i, puściwszy kierownicę wypadł z samochodu, który stoczył się po pochyłości, przygniatając swym ciężarem jeźdźca Kuffkego wraz z koniem. Krzemińskiego i Kuffkego przewieziono w bardzo ciężkim stanie do Grudziądza.

Powyższy wypadek, spowodowany drobnem napozór uchybieniem jeźdźca, który nie jechał prawidłową stroną jest straszną przestrogą dla tych wszystkich, którzy lekceważą sobie przepisy, narażając temsamem życie bliźnich. Wypadek ten jest zarazem wskazaniem dla władz bezpieczeństwa, które obecnie zbyt pobłażliwie traktują uchybienia nieautomobilistów.



„Dostawa natychmiast"

Spory między właścicielami samochodów a dostawcami są niestety dość częste, a przytem trudne i przewlekłe ze względu na to, że jeżeli chodzi o prawidłowość wykonanej reparacji, z reguły sprawa podlega badaniu przez rzeczoznawcę. A mimo wszystko zdarza się jeszcze nierzadko, że mimo korzystnego dla dłużnika orzeczenia rzeczoznawcy zapada wyrok zasądzający.

Dlaczego? Przedewszystkiem dlatego, że wyobrażenia, które naogół w kołach nieprawniczych ma się o skutkach niewłaściwej dostawy przy kupnie lub niewłaściwego wykonania pracy przy naprawie — której przepisy znajdziemy w kodeksie cywilnym pod rozdziałem „umowa o dzieło" — są bardzo różne od praw i obowiązków, które nakłada ustawa. Np. zamówiłem 100 kilo benzyny za cenę taką a taką. Zamówienie przyjęto. Mija miesiąc, dwa, trzy, a tu nic. Zapomniałem o zamówieniu. Nagle benzyna nadchodzi. Odwrotnie piszę do firmy: „stawiam do dyspozycji". Trzeba było przysłać w jakimś przyzwoitym terminie, teraz zapóźno.

Proces. No i przegrywam. I w procesie dowiaduje się, że to, co w życiu jest takie proste, w prawie wcale nie tak wygląda.

Przypuśćmy, że nie umówiłem żadnego terminu dostawy, i że benzynę potrzebuję stale. Zamówiłem dziś, więc w normalnym biegu wypadków trzebaby spodziewać się, że będę ją miał jutro lub pojutrze. A tymczasem nic.

Szukam więc starannie w kodeksie cywilnym, bo chcę zrobić wszystko według prawa. Pod „kupnem" nie znajduję ani słowa, oczywiście. Wiadomo, że w kodeksie nigdy niema tego, co potrzeba. Zaraz, dostawę mamy przecież także przy całym szeregu innych interesów, które w kodeksie cywilnym mają osobne tytuły, więc chyba będą postanowienia wspólne. Aha, jest „część ogólna", którą zatytułowano pryncypalnie „Treść zobowiązań". Dowiedziawszy się od prawnika, że dostawa nazywa się w żargonie prawniczym świadczeniem — ze świadkiem nie ma to nic wspólnego — znajduję po długich i ciężkich zmartwieniach następujący § 284:

> „Jeżeli dłużnik nie świadczy mimo, że go wierzyciel upomniał po nastąpieniu wymagalności, popada z powodu upomnienia w zwłokę i t. d. Jeżeli do świadczenia oznaczono czas podług kalendarza, dłużnik popada w zwłokę bez upomnienia, gdy nie świadczy w oznaczonym czasie. To samo obowiązuje, gdy należy świadczyć za poprzedniem wypowiedzeniem, a czas świadczenia jest oznaczony w ten sposób, że od chwili wypowiedzenia da się obliczyć według kalendarza.

Uff! Jest przynajmniej zwłoka. Więc byli w zwłoce z dostawą benzyny? Jeżeli nie było umowy, a więc dostawa natychmiast? Jakto tam jest w paragrafie? „Popada w zwłokę z powodu upomnienia"? Czyjego? Chyba mojego? Ja nie upominałem, słowo daję.

No dobrze, przypuśćmy, że nie popadł w zwłokę, ale przecież mam prawo zanulować zamówienie? Przecież to chyba zdrowy rozsądek... zaraz, zobaczymy najpierw kodeks cywilny. Ciągle się tam w pobliżu owego § 284 mówi o świadczeniu, to chyba coś będzie. Jest.

> § 326. Jeżeli jedna z stron jest w zwłoce z wykonaniem świadczenia, ciążącego na niej na podstawie umowy obustronnej, może druga strona oznaczyć jej stosowny czasokres do wykonania świadczenia, oświadczając, że po upływie czasokresu świadczenia nie przyjmie. Jeżeli świadczenie na czas nie nastąpiło, ma ona po upływie czasokresu prawo żądać wynagrodzenia szkody z powodu niewypełnienia, albo odstąpić od umowy; roszczenie o wypełnienie jest wykluczone.

A więc: mam prawo odstąpić od umowy. Tylko pod jakiemi warunkami? 1) jeżeli druga strona jest w zwłoce, 2) jeżeli oznaczyłem jej stosowny czasokres, zagroziwszy, że w przeciwnym razie nie przyjmę. Więc aż tyle kłopotu potrzeba, aby zanulować jedno marne zamówienie? Bo przecież, aby dostawca był w zwłoce, trzeba, abym go upomniał o dostawę.

Dziwnie skomplikowany proceder. Co to trzeba robić, aby móc odstąpić od zamówienia, przy którem umówiono: „dostawa odwrotnie":

1. po pewnym czasie list — może być polecony — „Domagam się dostawy".
2. po tygodniu np. list drugi, — zaleca się polecony — „Domagam się dostawy w ciągu tygodnia, do dnia tego a tego". Jeżeli nie otrzymam, anuluję zamówienie, ewentualnie żądam odszkodowania".
3. po wyznaczonym terminie: list, — polecony — „Odstępuję od umowy" i t. p.

Chyba, że umówiłem: Dostawa 15 listopada. Wówczas już nie potrzebuję upominać gdyż skutki zwłoki następują automatycznie, jeżeli w wyznaczonym kalendarzowo dniu dostawy, nie wykonano świadczenia. Podobnie pewne odrębne zasady obowiązują, jeżeli chodzi o stosunki kupców między sobą.

Natomiast może sprawa skomplikować się bardzo poważnie, jeżeli chodzi o towar, np. który sprzedający dopiero sprowadza na osobne zamówienie z zagranicy. Samochody należą do tej kategorji, a sprzedaż ze składu nie zawsze ma miejsce. Terminy dostawy są przeważnie dość długie, jednak sprzedawca jest związany swojem przyrzeczeniem co do dostawy, gdyż powinien wybrać termin dostawy tak, aby wszelkie ewentualne trudności przy transporcie mogły być uwzględnione. Nie potrzebuje się przytem liczyć z takiemi ewentualnościami, jak np. zamknięcia granicy, (inną sprawą jest wyczerpanie kontyngentu przywozowego) przerwa w ruchu kolejowym, t. j. przyczyn, za które sprzedawca nie odpowiada. Wtedy bowiem nie popada w zwłokę.

Powiada wyraźnie § 285:

> Dłużnik nie popada w zwłokę, dopóki zalega ze świadczeniem z powodu okoliczności, za które nie odpowiada...

Jednak przytem wszystkiem może się zdarzyć, że np. ktoś zamówi samochód w lutym, z dostawą w połowie marca, aby mieć maszynę przez sezon wiosenny i letni. Tymczasem sprzedawca mimo wszelkich monit maszyny nie dostarcza. Dopiero jesienią, kiedy już prawie mróz na polach, maszyna przychodzi. Czy mimo to kupujący zobowiązany jest odebrać samochód?

Nie, jeżeli nie przedstawia to dla niego już żadnego interesu (§ 286 zd2. k. c.). Jednak w ewentualnym procesie będzie to musiał udowadniać, co nieraz może sprawiać poważne trudności. Np. nie trudno będzie to udowodnić weterynarzowi, który zamawia sobie samochód na 15 marca, na sezon wiosenny, w którym w weterynarji jest największy ruch i t. d. i t. d.

O kupnie z terminem ściśle oznaczonym o kupnie celem pokrycia, o sposobie obliczania odszkodowania z powodu niewypełnienia nie będziemy tu już mówić, gdyż zbyt dalekoby nas to zaprowadziło. W każdym razie przy starannem przestrzeganiu zasad § 326 — o którym w kołach prawniczych mówi się, że prawnik winien umieć go na pamięć wprzód i wspak — niebezpieczeństwo narażenia się na jakiekolwiek trudności przy ewentualnym procesie jest już minimalne, a właściwie żadne.

O innych formach tej samej instytucji prawnej osobno. *(pz)*

HUMOR

Komunikacja przyszłości



Dwóch sąsiadów, którzy z braku lotniska w ich miejscu zamieszkania, „lądują" ze spadochronem.

Spotkanie w sam raz!



— Jestem niezmiernie szczęśliwy, żeśmy się po drodze spotkali. Właśnie wybierałem się do Ciebie

Motocykl bez hamulca

— Chciałbym kupić motocykl bez hamulca.

— Co? bez hamulca chce pan jeździć?

— Nie ja, motocykl chcę sprezentować teściowej . . .

Potęga przyzwyczajenia

Oponę przebija gwóźdź.

Motocyklista, z zawodu dentysta wyciąga [illegible] mówi z przyzwyczajenia:

— Tak, teraz uspokuj się pan, to wcale nic boli! —

* * *

Adwokat-obrońca: — Moi panowie! Oskarżony twierdzi, iż jechał z szybkością dwudziestu kilometrów, gdy przejechał mego klienta! Proszę sobie wyobrazić, jak bolesne musiało być przejechanie przy takiej szybkości.

* * *

Motocyklista pyta wieśniaka o drogę do Kaczychdołków.

— Tak, jedź pan kawałek prosto, a przed wielkim łanem owsa niech pan skręci w prawo.

Motocyklista jedzie dalej, szuka wielkiego łanu owsa, a nie mogąc go znaleźć, dogania wieśniaka i rzecze:

— Łanu nie mogłem znaleźć.

— To źle, — odpowiada wieśniak, — może dlatego, że owies zżęto w ubiegłym tygodniu

* * *

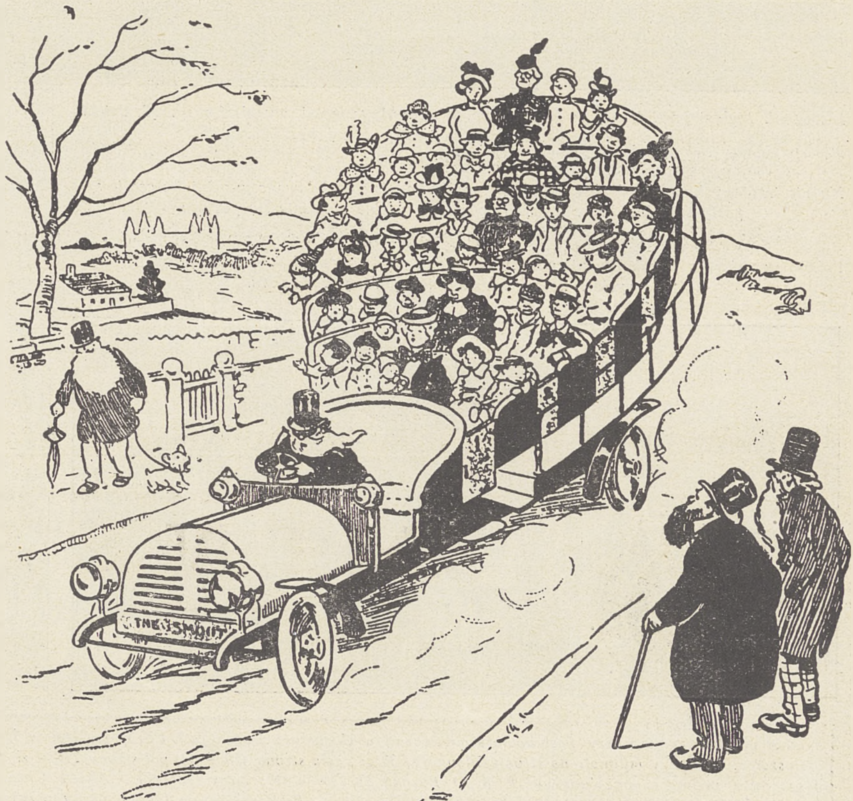
— Co pan sądzi o motocyklu mego syna?

— Przed rokiem był on w lepszym stanie.

— Jakto? Przecież przed rokiem nie miał on wogóle motocykla i nigdy na motocyklu nie siedział!

— Właśnie dlatego! . . .

Samochód familijny



Pan Funio Rtęcki z rodziną w drodze na rajd alpejski . . .

Rozmaitości ze świata

Kierownik żeglugi powietrznej w Monachjum, Walter Angermund, wynalazł przyrząd, dzięki któremu wymiana poczty lotniczej odbywa się bez lądowania.

Na niestrzeżonych przejazdach kolejowych na Zachodzie zainstalowano w ostatnim czasie sygnały świetlne, które oznajmiają automatycznie zbliżanie się pociągu.

Policja nowojorska wyszkoliła pierwszych lotników, którzy odtąd ścigać będą przestępców. Na rycinie dolnej widzimy ich gotowych do lotu.





Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3.63 zł Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor: Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.

Kolportaż